

ലോകബാങ്ക് പദ്ധതി പ്രകാരമുള്ള റോഡ് വികസനം

2 [*157] ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം :

.. മത്തായി ചാക്കോ

.. എ. കെ. ബാലൻ :

.. കെ. വി. കുഞ്ഞിരാമൻ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

മരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ :

(എ) ലോക ബാങ്ക് പദ്ധതി പ്രകാരം റോഡ് വികസന പദ്ധതിയുടെ രണ്ടാം ഘട്ടത്തിൽ എത്ര കിലോമീറ്റർ റോഡാണ് വികസിപ്പിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്;

(ബി) ഇതിന് എത്ര ഏക്കർ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കേണ്ടി വരുമെന്നാണ് കണക്കാക്കിയിട്ടുള്ളത്; എത്ര ഏക്കർ സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്തിട്ടുണ്ട്;

(സി) എത്ര കോടി രൂപയാണ് ചെലവ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്;

(ഡി) രണ്ടാം ഘട്ടത്തിന്റെ ടെണ്ടർ നടപടികൾ പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ടോ;

(ഇ) ഇതിനാവശ്യമായ വാത്പത്തുക ലോകബാങ്ക് അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ടോ?

മരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ) :

(എ) ലോകബാങ്ക് പദ്ധതി പ്രകാരം റോഡ് വികസന പദ്ധതിയുടെ രണ്ടാംഘട്ടത്തിൽ 327 കി.മീ ദൂരം റോഡ് വികസിപ്പിക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ലിസ്റ്റ് അനുബന്ധമായി ചേർത്തിട്ടുണ്ട്. †

(ബി) ഏകദേശം 182 ഏക്കർ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കേണ്ടിവരുമെന്ന് കണക്കാക്കുന്നു. 66 ഏക്കർ സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്തിട്ടുണ്ട്.

(സി) ഏകദേശം 894 കോടി രൂപ ചെലവ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.

(ഡി) പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ട്, ടെണ്ടറുകൾ സൂക്ഷ്മ പരിശോധനയിലാണ്.

(ഇ) പദ്ധതിയുടെ മൊത്തം അടങ്കൽ തുക 1612 കോടി രൂപ ആയിരുന്നു. പദ്ധതി നടത്തിപ്പിൽ ഉണ്ടായ കാലതാമസംമൂലം 2304 കോടി രൂപ ചെലവാകുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. അധികം വരുന്ന തുകയിൽ 528.00 കോടി രൂപ ലോകബാങ്ക് നൽകുമെന്ന കാര്യം തത്വത്തിൽ അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം : സർ, 1612 കോടി രൂപയ്ക്ക് തീരേണ്ട പദ്ധതി, കാലതാമസം വന്നതുമൂലം 2304 കോടി രൂപയായി അതിന്റെ പ്രോജക്ട് കോസ്റ്റ് മാറിയിരിക്കുകയാണ്. ഞങ്ങൾ എട്ട് എം.എൽ.എ.-മാരെ ഗുരുതരമായി ബാധിച്ചിരിക്കുന്ന ഒരു പ്രശ്നമാണ് പുനലൂർ-മുവാറ്റുപുഴ റോഡിന്റെ സ്ഥിതി. അതിന്റെ പണി ആരംഭിച്ചിട്ട് മൂന്ന് വർഷക്കാലമായി. അതിന്റെ മോണിറ്ററിംഗ് സംവിധാനങ്ങൾ വളരെ ദുർബലമാണ്. 10 കിലോമീറ്റർ റോഡ് മാത്രമാണ് തൊടുപുഴവരെയുള്ള ഭാഗത്ത് ഏറ്റെടുത്തിരിക്കുന്നത്. ശബരിമല സീസൺ വന്നപ്പോൾ

† അനുബന്ധം I

മുഖ്യമന്ത്രി അവിടം സന്ദർശിക്കുന്നുവെന്ന് പറഞ്ഞ് കനത്ത മഴയിൽ ഓട്ട അടച്ചു. അതിപ്പോൾ പോയി. ഇപ്പോൾ എട്ട് എം.എൽ.എ.-മാർക്ക് റോഡിലിറങ്ങി നടക്കാൻ വയ്യാത്ത അവസ്ഥയാണുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് ബാക്കി സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്ത് ഇതിന്റെ നിർമ്മാണം ഉടനടി ആരംഭിക്കണം. ആദ്യം ടെണ്ടർ ചെയ്തത് റദ്ദാക്കി പുതിയ ടെണ്ടർ ക്ഷണിച്ചു. കാലതാമസമൊഴിവാക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് എന്ത് ചെയ്യാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : സർ, പ്രോജക്ടിന്റെ ആദ്യഘട്ടം നടപ്പാക്കിയ സമയത്ത് സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കാതെയായിരുന്നു പ്രോജക്ട് ടെണ്ടർ ചെയ്യേണ്ടിവന്നത്. അതാണ് കാലതാമസമുണ്ടായത്. ടെണ്ടർ ചെയ്തത് 2001 ഫെബ്രുവരി 16-ാം തീയതിയാണ്. അന്ന് യു.എൻ. ഡെവലപ്മെന്റ് ബിസിനസ്സിൽ പ്രോജക്ട് ടെണ്ടർ ചെയ്തതിന്റെ നോട്ടീസ് എന്റെ കൈയിലുണ്ട്. ആ സമയത്ത് ലാന്റ് ഏറ്റെടുക്കുകയെന്നുള്ളത് ശ്രമകരമായ ഒരു വിഷയമായി വന്നപ്പോൾ അതിനുവേണ്ടി ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം ഫാസ്റ്റ് ട്രാക്ക് സംവിധാനമുണ്ടാക്കുകയും സ്ഥലമെടുപ്പ് നടപടികൾ പുരോഗമിക്കുകയും ചെയ്തു. ഫെയിസ് I-ൽ ഏകദേശം 90 ശതമാനം ലാന്റ് എടുത്തു. ഫെയിസ് II ഞങ്ങൾ ബീഡ് ചെയ്തു. പക്ഷെ വേൾഡ് ബാങ്ക് പറഞ്ഞത്, കേരളത്തിന്റെ പ്രത്യേക സാഹചര്യത്തിൽ ലാന്റ് എടുക്കുക ബുദ്ധിമുട്ടായതിനാൽ 50 ശതമാനമെങ്കിലും ലാന്റ് കൈയിൽ വന്നതിനുശേഷം മാത്രമേ സെക്കന്റ് ഫെയിസിന്റെ ബീഡ് നടക്കുകയുള്ളൂ എന്നാണ്. ഇക്കാര്യം പറഞ്ഞ് അവർ ആദ്യ ബീഡ് ഫ്രീസ് ചെയ്തുവെച്ചതിന്റെ ഫലമായിട്ടാണ് കാലതാമസമുണ്ടായത്. ഇപ്പോൾ നമ്മൾ 50 ശതമാനം ലാന്റ് എടുത്തുകഴിഞ്ഞു. സെക്കന്റ് ബീഡ് ഇപ്പോൾ വേൾഡ് ബാങ്ക് അംഗീകരിച്ചു. അതിന്റെ സൂക്ഷ്മ പരിശോധന നടക്കുകയാണ്. ഏതാനും ദിവസങ്ങൾക്കകം അത് ഫൈനലൈസ് ചെയ്തുകഴിഞ്ഞാൽ പുനലൂർ സെക്ഷനിലുള്ള പ്രവൃത്തി ഉടനെ ആരംഭിക്കാൻ സാധിക്കും. മാർച്ച് ആദ്യ വാരത്തോടുകൂടി ഇതിന്റെ പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് വിശ്വസിക്കുന്നു.

ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം : സർ, ഇന്നലെ പുറത്തുവന്ന സി ആന്റ് എ.ജി. റിപ്പോർട്ടിൽ കെ.എസ്.ടി.പി. 92.87 കോടി രൂപയുടെ നഷ്ടം വരുത്തിയിരിക്കുന്നുവെന്നാണ് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. ഇന്നലത്തെ മാതൃഭൂമി പത്രത്തിലാണ് ഈ വാർത്ത വന്നിരിക്കുന്നത്. ഇതിനെ സംബന്ധിച്ച് എന്ത് നടപടിയാണ് അങ്ങ് സ്വീകരിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : സി. ആന്റ് എ. ജി. റിപ്പോർട്ടിൽ വന്നിട്ടുള്ള കുറെ കാര്യങ്ങൾക്ക് ഞങ്ങൾ മറുപടി കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. പക്ഷെ ചില മറുപടികൾ ലേറ്റായിട്ടാണ് കിട്ടിയിട്ടുള്ളതെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് അവർക്ക് റിപ്പോർട്ടിൽ ചേർക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ലെന്നാണ് മനസ്സിലാക്കുന്നത്. അത് അവരുടെ ലിസ്റ്റിൽത്തന്നെ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഏതായാലും ഇതിൽ എല്ലാ മറുപടിയും നമ്മൾ കൃത്യമായി കൊടുത്തിട്ടുള്ളതാണ്. വ്യക്തമായിത്തന്നെ ഈ വിഷയങ്ങൾക്ക് മറുപടി നൽകാൻ സാധിച്ചുവെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് പി.എ.സി.-യിൽ എത്തുന്ന സമയത്ത് ഈ വിഷയത്തിന് അന്തിമ പരിഹാരമുണ്ടാക്കാൻ സാധിക്കുമെന്നാണ് വിശ്വസിക്കുന്നത്. ഇതിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ള രീതിയിലുള്ള ക്രമക്കേടുകൾ ഉണ്ടായിട്ടില്ല. അതിനുള്ള

വിശദീകരണങ്ങൾ ഇവിടെ ചർച്ച ചെയ്യാനുള്ള സമയവും സന്ദർഭവുമില്ലാത്തതുകൊണ്ട് ഞാൻ അതിലേക്ക് കടക്കുന്നില്ല. പക്ഷെ അത് പ്രത്യേകമായി ചോദിക്കുകയാണെങ്കിൽ അതിനുള്ള എല്ലാ മറുപടിയും ഇവിടെ നൽകാൻ തയ്യാറാണ്.

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ : സർ, ഇന്നലെ വിതരണം ചെയ്തിട്ടുള്ള സി. & എ.ജി.-യുടെ സിവിൽ റിപ്പോർട്ടിൽ കെ.എസ്.ടി.പി.-യുടെ പദ്ധതികളുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് 92.87 കോടി രൂപയുടെ നഷ്ടം വരുത്തിയതായിട്ടുള്ള റിപ്പോർട്ടുണ്ട്. ആ റിപ്പോർട്ടിൽത്തന്നെ കൺസൾട്ടൻസിയുടെ നിയമനത്തേപ്പറ്റി പറയുന്നുണ്ട്. അതുപോലെതന്നെ സംസ്ഥാന പാതയ്ക്കുവേണ്ടിയാണല്ലോ ഈ പണം പ്രയോജനപ്പെടുത്തേണ്ടത്? സംസ്ഥാന പാതയ്ക്കുവേണ്ടി പ്രയോജനപ്പെടുത്തുന്നതിനു പകരം 44.41 കിലോമീറ്റർ ദേശീയ പാതയ്ക്കുവേണ്ടി പ്രയോജനപ്പെടുത്തി എന്നുള്ള നിലയിലുള്ള ആക്ഷേപവും വന്നിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ ഭാഗമായി 75.28 കോടി രൂപ ദുർവ്യയം ചെയ്തു എന്നുള്ളതാണ് സി. ആന്റ് എ.ജി.-യുടെ സിവിൽ റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നത്. അങ്ങനെ സംഭവിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അത് ഗുരുതരമായ വീഴ്ചയല്ലേ; സ്റ്റേറ്റ് ഗവൺമെന്റിന്റെ പണം ഉപയോഗപ്പെടുത്തി, സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയ്ക്കുവേണ്ടി പ്രയോജനപ്പെടുത്തേണ്ട പണം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ പണം കിട്ടുന്ന പദ്ധതിയ്ക്കുവേണ്ടി വഴിമാറി ചെലവഴിച്ചിട്ടുണ്ടോ; ഉണ്ടെങ്കിൽ അത് എന്തുകൊണ്ടുണ്ടായി?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ചോദ്യങ്ങൾ ചോദിക്കുമ്പോൾ വളരെ സൂക്ഷിക്കണം. കാരണം അത് നിങ്ങൾക്കുതന്നെ തിരിച്ചടിയാകാനുള്ള സാധ്യതയുണ്ട്. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം ഒരു ദേശീയ പാതയും പുതുതായി കിട്ടിയിട്ടില്ല. ദേശീയ പാതകൾ മുഴുവൻ പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത് കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്താണ്. ഈ ഗവൺമെന്റ് ഒരു പുതിയ റോഡും കെ.എസ്.ടി.പി.-യിൽ ഏറ്റെടുത്തിട്ടുമില്ല. കെ.എസ്.ടി.പി.-യുടെ എല്ലാ പദ്ധതികളും തീരുമാനിച്ചത് കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റാണ്. ഇപ്പോൾ നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ ഈ ഭാഗം റോഡാക്കി എടുക്കണമെന്ന തീരുമാനമെടുത്തത് 22-12-1997-ലെ ക്യാബിനറ്റാണ്. യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം മാറ്റാവരുത്തിയില്ല എന്നുള്ള ചോദ്യം പ്രസക്തമാണ്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് ചെയ്തത് തെറ്റാണെന്നല്ല ഞാൻ പറയുന്നത്. റോഡ് ഏറ്റെടുക്കാനുള്ള പ്രധാന കാരണം എന്തായിരിക്കാമെന്ന് ഞാൻ ആലോചിച്ചപ്പോഴും ഇക്കാര്യം എല്ലാപേരുമായി ചർച്ച ചെയ്തപ്പോഴും എനിക്ക് കാണാൻ സാധിച്ചത്, കേരളത്തിൽ ഇതുവരെ നാഷണൽ ഹൈവേ യഥാർത്ഥ അർത്ഥത്തിൽ ഡെവലപ് ചെയ്തിട്ടുള്ളത് രണ്ട് റോഡുകളിലാണ്. ഒന്ന് നാഷണൽ ഹൈവേ 47-ലാണ്. അവിടെയാണ് ഫോർ ലൈനിംഗും സ്ക്വയർതനിംഗും നടക്കുന്നത്. നാഷണൽ ഹൈവേ 47 എന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ചതാണെന്ന് നിങ്ങൾക്കെല്ലാം അറിയാം. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം ഞങ്ങൾ ചോദിച്ചപ്പോൾ നാഷണൽ ഹൈവേ 47-ഉം ഇപ്പോൾ നാഷണൽ ഹൈവേ 17-ഉം കൂടി സ്ക്വയർതെൻ ചെയ്യാമെന്ന് തീരുമാനിച്ചു. ഏകദേശം എട്ടോളം നാഷണൽ ഹൈവേസ് ഉണ്ട്. നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ എന്തെങ്കിലും ഡെവലപ്മെന്റ്സ് സെൻട്രലിൽ നിന്ന് വരണമെങ്കിൽ ഇനിയും ഒരു തലമുറകൂടി കാത്തിരിക്കേണ്ടി വരുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ടും.

ശബരിമല പോലുള്ള പ്രദേശത്തേക്കുള്ള പ്രധാന കണക്ടിവിറ്റി ആയതു കൊണ്ടുമായിരിക്കാം, നാഷണൽ ഹൈവേയാണെങ്കിലും, ആ ഭാഗം കൂടി ഏറ്റെടുക്കാമെന്നുള്ള ഡിസിഷൻ അന്ന് ക്യാബിനറ്റിൽ പ്രത്യേകമായി എടുത്തത്. ആ ഡിസിഷനിൽനിന്നും ഈ ഗവൺമെന്റ് പുറകോട്ട് പോയിട്ടില്ല. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് ഏറ്റെടുത്തിട്ടുള്ള ഒരു റോഡും ഞങ്ങൾ ഡിലീറ്റ് ചെയ്യുകയോ പുതിയ റോഡ് കൂട്ടിച്ചേർക്കുകയോ ചെയ്തിട്ടില്ല.

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ : സർ, ഏത് ഗവൺമെന്റ് എടുത്തു എന്നുള്ളതല്ല പ്രശ്നം. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിൽ നിന്നും ലഭ്യമാകുമായിരുന്ന പണം ഉപയോഗപ്പെടുത്തി ആ റോഡ് ഏറ്റെടുക്കാമായിരുന്നു. കെ.എസ്.ടി.പി.-യുടെ രണ്ടാം ഘട്ടം ടെണ്ടർ ചെയ്ത സമയത്ത് അതിന്റെ അഞ്ചാം പാക്കേജിനുവേണ്ടി ആഗോള ടെണ്ടർ വിളിച്ചു. ഉത്തര കേരളത്തിലെ മൂന്ന് റോഡുകൾക്കുവേണ്ടി വിളിച്ച ആ ടെണ്ടറിൽ തുക കൂടുതലാണെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് അത് ക്യാൻസൽ ചെയ്തു. എന്നിട്ട് രണ്ടാം ഘട്ടം വിളിക്കുകയും കാസറഗോഡുകാരായ മൂന്ന് കരാറുകാർക്ക് 84 കോടി രൂപ അധികത്തിൽ ഉറപ്പിച്ചുകൊടുത്തുവെന്നുമാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. ആദ്യത്തെ ആഗോള ടെണ്ടർ തുക കൂടുതലാണെന്നു പറഞ്ഞ് ക്യാൻസൽ ചെയ്തു. വീണ്ടും ടെണ്ടർ വിളിച്ച് 84 കോടി രൂപ ആദ്യത്തേതിനേക്കാൾ കൂടുതലായി ഉറപ്പിച്ചു കൊടുത്തിട്ടുണ്ടോ; ഉണ്ടെങ്കിൽ അത് എന്തിന് ചെയ്തു?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : രണ്ടും രണ്ട് തരത്തിൽ പറഞ്ഞു കഴിഞ്ഞാൽ ഞാൻ ബുദ്ധിമുട്ടും. അന്ന് എനിക്കെതിരെ വന്നിട്ടുള്ള ആരോപണങ്ങൾ എന്തായിരുന്നു? ഞാൻ ഗാമൺ എന്നു പറയുന്ന കമ്പനിയുമായി ചേർന്ന് വലിയ സംഖ്യയ്ക്ക് ടെണ്ടർ ഉറപ്പിച്ചുകൊടുക്കാൻ തീരുമാനിക്കുന്നുവെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ടുള്ള പരാതി അന്നത്തെ എല്ലാ പത്രങ്ങളിലും വന്നു. ഫെയിസ് II-നെ സംബന്ധിച്ച് കാസർഗോഡ് ഭാഗത്തു നിന്ന് വന്ന റിപ്പോർട്ടിൽ, ഗാമണ്ണിനെ ന്യായീകരിച്ചുകൊണ്ടും തെക്ക് ഭാഗത്തുനിന്ന് വന്നിട്ടുള്ള കേസുകളിൽ ഞാൻ ഇവിടെയുള്ളതിനെ ഒഴിവാക്കി അവിടത്തേതിനുമാത്രം ശ്രദ്ധ ചെലുത്തുന്നുവെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ടുള്ള രണ്ട് തരത്തിലുള്ള വാർത്തകളാണ് വന്നത്. ഇത് സുതാര്യമായിരിക്കണമെന്ന അർത്ഥത്തിൽ ഞാൻ ഇത് എംപവേർഡ് കമ്മിറ്റിക്ക് വിട്ടു. എംപവേർഡ് കമ്മിറ്റിയിൽ ചീഫ് സെക്രട്ടറിയും ഫിനാൻസ് സെക്രട്ടറിയുമുണ്ട്. തുടർന്ന് ക്യാബിനറ്റിൽ പ്ലെയ്സ് ചെയ്യാൻ പറഞ്ഞു. അവരുടെ റെക്കമെന്റേഷൻ ഇത് റീ-ബിഡ് ചെയ്യണമെന്നുള്ളതായിരുന്നു. ഇത് റീ-ബിഡ് ചെയ്യരുതെന്നുള്ള ആഗ്രഹമാണ് എനിക്കുണ്ടായിരുന്നത്. കാരണം ഇനിയും വൈകുന്നത് അപകടകരമാണെന്ന ഒരു അഭിപ്രായം വ്യക്തിപരമായി എനിക്കുണ്ടായിരുന്നു. പക്ഷെ അതുപറഞ്ഞിട്ട് കാര്യമില്ലല്ലോ. കാരണം എംപവേർഡ് കമ്മിറ്റിയും ക്യാബിനറ്റും എടുത്ത ഡിസിഷൻ റീ-ബിഡ് ചെയ്യണമെന്നായിരുന്നു. കാലതാമസം വന്നതുകൊണ്ട് നമ്മൾ റീ-ബിഡ് ചെയ്തു കഴിഞ്ഞാൽ ചിലപ്പോൾ കുറഞ്ഞ വില കിട്ടിയേക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞിട്ടാണ് റീ-ബിഡ് ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. മാത്രവുമല്ല സ്ഥലം ലഭ്യമല്ലാത്തതിന്റെ പേരിലാണ് ഇത് ഇത്രയും വൈകിയത്. സ്ഥലം 50 ശതമാനമായിരുന്നുശേഷം മാത്രം ബിഡ് ചെയ്താൽ മതിയെന്ന് പറഞ്ഞ് വേൾഡ് ബാങ്ക് ഒരു സ്റ്റാൻ്റ് എടുത്തതിന്റെ ഫലമായിട്ടാണ് റീ-ബിഡ്ഡിലേക്ക് പോയിട്ടുള്ളത്.

ആ സാഹചര്യത്തിൽ ക്യാബിനറ്റിൽ വന്ന ഡിസിഷനനുസരിച്ചാണ് റീ-ബില് ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. പക്ഷേ നിങ്ങൾ പറഞ്ഞതുപോലെ ഫൈനലൈസ് ചെയ്തിട്ടില്ല. ഇനിയും ക്യാബിനറ്റിൽ വന്നതിനുശേഷം മാത്രമേ ബില് ഫൈനലൈസ് ചെയ്യുകയുള്ളൂ.

ശ്രീ. എ. കെ. ബാലൻ : സർ, ലോക ബാങ്കിന്റെ ധനസഹായത്തോടുകൂടി നടത്തുന്ന റോഡ് വികസന പദ്ധതിക്ക് 528 കോടി രൂപ ലോക ബാങ്കിനോട് കേരളാ ഗവൺമെന്റ് വാഗ്ദാനമായി ചോദിച്ചു. കേരളം നാമ്പത്തികമായി കടക്കണിയിലായതുകൊണ്ട്, സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ ഈ നിർദ്ദേശം തള്ളിയതുകൊണ്ട് റോഡ് വികസനം അനിശ്ചിതത്വത്തിലാണ് എന്ന വാർത്ത പത്രത്തിൽ കണ്ടു. അതിന്റെ വസ്തുത എന്താണ്?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : ഇതുവരെ അങ്ങനെ ഒരു അറിയിപ്പ് ഞങ്ങൾക്ക് കിട്ടിയിട്ടില്ല. മാത്രമല്ല, ഇപ്പോൾ പണി നടത്താനുള്ള ഫണ്ട് നമ്മുടെ കയ്യിലുണ്ട്. എക്സ്ട്രാ വരുന്നത് അവസാന ഘട്ടത്തിലാണ്. അത് വേൾഡ് ബാങ്ക് തത്വത്തിൽ അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ മറുപടി ഞാൻ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. എ. കെ. ബാലൻ : കാരാറുകളിലെ പിഴവുകളും കുറവുകളും സംബന്ധിച്ച് സി. ആന്റ് എ.ജി.(സിവിൽ)-യുടെ റിപ്പോർട്ടിലെ 101-ാം പേജിൽ ലോകബാങ്കിന്റെ മാർഗ്ഗ നിർദ്ദേശങ്ങൾ ലംഘിച്ചുകൊണ്ട് പ്രോജക്ട് മാനേജ്മെന്റ് ടീം വില വർദ്ധനവിനായി 2.74 കോടി രൂപ വകയിരുത്തിയത് ഒഴിവാക്കുമായിരുന്നു എന്ന പരാമർശത്തിൽ എന്തെങ്കിലും വസ്തുതയുണ്ടോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : ചില എസ്കലേഷനെക്കുറിച്ച് ഞങ്ങൾ കൊടുത്തിട്ടുള്ള മറുപടിയെ സംബന്ധിച്ച് ഏറ്റവും ലാസ്റ്റ് പാരായിൽ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ചിലതിന് മറുപടി ലഭിച്ചിട്ടില്ലായെന്ന് പറഞ്ഞു. ഞങ്ങൾ മറുപടി അയച്ചിരുന്നു. ഇനി പി.എ.സി.-യുടെ മുമ്പിൽ റിപ്പോർട്ട് വരുമ്പോൾ പരിശോധിക്കാവുന്നതാണ്. രണ്ട് തരത്തിലാണ് കോൺട്രാക്ട് ഫിക്സ് ചെയ്യുന്നത്. ഒന്ന്, ഫിക്സഡ് റേറ്റ് കോൺട്രാക്ടും രണ്ടാമത്തേത് പ്രൈസ് അഡ്ജസ്റ്റ്മെന്റ് ക്ലോസ്സുമാണ്. ഇതിൽ 18 മാസത്തിൽ താഴെ വരുന്നതിന് പ്രൈസ് അഡ്ജസ്റ്റ്മെന്റ് ക്ലോസ് വയ്ക്കുന്നു. കാരണം ബിറ്റുമിന്റെ വിലയിലെ ഫ്ലക്ചുവേഷൻ ചിലപ്പോൾ ഗവൺമെന്റിന് അനുകൂലമായി വരാം. ചിലപ്പോൾ വില കൂടും. ചിലപ്പോൾ വില കുറയും. വില കുറയുന്ന സമയത്ത് അതിന്റെ ആനുകൂല്യങ്ങൾ ഗവൺമെന്റിനു ലഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഇതിനെ പ്രൈസ് അഡ്ജസ്റ്റ്മെന്റിലാണ് വച്ചിരിക്കുന്നത്. അത് കോൺട്രാക്ട് പ്രകാരമാണ് വച്ചിട്ടുള്ളത്. ഈ സാഹചര്യം യഥാർത്ഥത്തിൽ എക്സ്പ്ളൈൻ ചെയ്ത് അവരുടെ മുന്നിലെത്തിക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ല. പി.എ.സി.-യിലൂടെ അത് നമുക്ക് സബ്മിറ്റ് ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞാൽ ഇതിലുള്ള ഒൻപത് ക്ലോസ്സുകളും തീർച്ചയായും ഡിലിറ്റ് ചെയ്യപ്പെടാൻ സാധ്യതയുള്ളതാണ്. മാർകമായിട്ടുള്ള ഒരു പ്രശ്നവും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. ഇതിലുള്ള ഒൻപത് ക്ലോസ്സുകളും സാധാരണ സി. ആന്റ് എ. ജി.-യുടെ റിപ്പോർട്ടിൽ വരുന്ന രീതിയിൽ വന്നിട്ടുള്ളതാണ്. വളരെ എളുപ്പത്തിൽ വിശദീകരിച്ചാൽ ഡിലിറ്റ് ചെയ്യാൻ സാധിക്കുന്ന 9 ക്ലോസ്സുകളാണ് ഇത്.

ശ്രീ. കെ. വി. കുഞ്ഞിരാമൻ : കെ.എസ്.ടി.പി.-യുടെ സെക്കന്റ് ഫെയ്സിൽ പല റോഡുകളും റീ-ബിൽ ചെയ്യേണ്ടിവന്നത് സ്ഥലമെടുപ്പ് നടപടിക്രമങ്ങൾ പൂർത്തിയാകാത്തതുകൊണ്ടാണെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറയുകയുണ്ടായി. ഈ പാക്കേജിൽപ്പെട്ട കാസറഗോഡ്-കാഞ്ഞങ്ങാട് റോഡിന്റെ സ്ഥലമെടുപ്പ് പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഏതാണ്ട് 50 ശതമാനത്തിലേറെ നേരത്തേ പൂർത്തിയായതാണ്. സർക്കാർ വിചാരിച്ചിരുന്നുവെങ്കിൽ നേരത്തേ ടെണ്ടർ ചെയ്തിട്ടുള്ള ഗാമൺ ഇൻഡ്യയ്ക്കുതന്നെ കാസറഗോഡ്-കാഞ്ഞങ്ങാട് റോഡിന്റെ വർക്ക് ഓർഡർ കൊടുത്ത് അവരെ കൊണ്ടുതന്നെ ഈ പ്രവൃത്തി ചെയ്യിപ്പിക്കാൻ സാധിക്കുമായിരുന്നു എന്നാണ് എനിക്ക് തോന്നിയത്. കാരണം സ്ഥലമെടുപ്പിന് ആവശ്യമായ നടപടിക്രമങ്ങൾ മുന്നോട്ടുപോയ ഒരു വർക്കായിരുന്നു അത്. എന്നാൽ കാസറഗോഡ് ജില്ലയിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഈ റോഡിന്റെ പ്രവൃത്തി എവിടേയും എത്താതെ ഇപ്പോൾ നിൽക്കുകയാണ്. വീണ്ടും റീ-ടെണ്ടർ ചെയ്തു എന്നാണ് പറയുന്നത്. റീ-ടെണ്ടർ ചെയ്തതിന്റെ നടപടിക്രമങ്ങൾ പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ടോ; പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ ആ വർക്ക് എന്നത്തേക്ക് ആരംഭിക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് പറയാമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഒരു കാര്യം ശ്രദ്ധിക്കണം. കാസറഗോഡുനിന്ന് നോക്കുമ്പോൾ 'പാക്കേജ്-V' മാത്രം കൊടുക്കാമായിരുന്നു എന്നു പറയുന്നതിൽ ന്യായമുണ്ട്. കാരണം സ്ഥലം ലഭ്യമായതുകൊണ്ട്. സത്യത്തിൽ ഞാനും ലാൻഡ് ഉള്ള സ്ഥലത്ത് ചെയ്തോട്ടേയെന്ന് ആഗ്രഹം പ്രകടിപ്പിച്ചതാണ്. കേരളത്തെ മൊത്തത്തിൽ എടുക്കുമ്പോൾ ഫെയ്സ് II-ൽ മൂന്ന് പാക്കേജസ് ഉള്ള സമയത്ത് എന്തിന് ഒരു പാക്കേജിനുമാത്രം നിങ്ങൾ അനുവദിച്ചു എന്നുള്ള ഒരു മഹാ പ്രശ്നം ആ സമയത്ത് ഏതു രീതിയിൽ വരുമെന്ന് നമുക്ക് ഊഹിക്കാൻ സാധിക്കുകയില്ല. ആ രീതിയിൽ അത് വ്യാഖ്യാനിക്കപ്പെടും. അതുകൊണ്ട് എല്ലാത്തിനും ഒരേ മാനദണ്ഡം എന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് എല്ലാം റീ-ബിൽ ചെയ്യാൻ തീരുമാനിക്കുകയാണ് ഉണ്ടായത്. അത് പറഞ്ഞതുപോലെ ഉദ്ദേശം എല്ലാപേർക്കുമുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ. ജയരാജനും അതിന് താല്പര്യമെടുത്ത് വന്നിരുന്നു. അതേ താല്പര്യത്തോടെ ഞങ്ങൾ ശ്രമിച്ചിരുന്നു. കൺസെൻസസ് ഉണ്ടായി. എല്ലാപേരും പറഞ്ഞ അഭിപ്രായത്തോടൊപ്പം നിൽക്കുകയാണ് എന്നുള്ളതു മാത്രമാണ് മരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി എന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് എനിക്ക് ചെയ്യാൻ സാധിക്കുന്നത്. റീ-ബിൽഡിന് പോകുക എന്നുള്ളതാണ് കൺസെൻസസ്. അതുകൊണ്ട് റീ-ബിൽഡിന് പോയി. ഇവാല്യൂവേഷൻ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. മാർച്ച് ഫസ്റ്റ് വീക്കിലെങ്കിലും പണി തുടങ്ങാൻ സാധിക്കുമെന്നുള്ള രീതിയിൽ ഇവാല്യൂവേഷൻ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. കെ. വി. കുഞ്ഞിരാമൻ : വലിയ പ്രോജക്ടുകൾ ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ റോഡുകളും പാലങ്ങളുമൊക്കെ നിർമ്മിക്കുന്നത് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പാണ്. പക്ഷേ സ്ഥലം അകയർ ചെയ്യാൻ ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കേണ്ടത് റവന്യൂ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റാണ്. രണ്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകളും യോജിച്ച് പ്രവർത്തിച്ച് യഥാസമയം ആവശ്യമായ ഭൂമി കണ്ടെത്തിക്കൊടുക്കാൻ കഴിയാത്ത സാഹചര്യത്തിൽ പല റോഡുകളുടേയും പാലങ്ങളുടേയും പ്രവൃത്തികൾ നീണ്ടു പോകുന്നു. ഇത്

ഒഴിവാക്കുന്നതിന് അക്വിസിഷൻ നടപടികൾ സുതാര്യമാക്കുന്നതിനായി അക്വിസിഷൻ വിധേയമാകുന്ന സ്ഥലം ഉടമകൾ, ബിൽഡിംഗ് ഉടമകൾ അല്ലെങ്കിൽ കച്ചവടം ചെയ്യുന്ന ആളുകൾ എന്നിവർക്ക് ആനുകൂല്യം കൊടുക്കാൻ ആവശ്യമായ സംവിധാനം ഉണ്ടാക്കുന്നതിൽ ചില വിവേചനം ചില ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. അത്തരം വിവേചനങ്ങൾ ഒഴിവാക്കാൻ, യോജിച്ച സമീപനം സ്വീകരിച്ച് ഇത്തരം തടസ്സങ്ങൾ നീക്കാൻ ആവശ്യമായ എന്ത് നടപടികളാണ് സ്വീകരിക്കാൻ പോകുന്നത്?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : അങ്ങ് പറഞ്ഞത് വളരെ ശരിയാണ്. കേരളത്തിൽ സ്ഥലം ലഭ്യമാക്കുക എന്നുള്ളത് വലിയ പ്രശ്നമാണ്. പ്രത്യേകിച്ച് ചെറിയ ഈ സംസ്ഥാനത്ത് സ്വർഗ്ഗം പണിത് കൊടുക്കാമെന്ന് പറഞ്ഞാലും സ്ഥലം ലഭിക്കാൻ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ട്. ആ നിലയ്ക്ക് റിയാലിറ്റി മനസ്സിലാക്കുന്നത് ഗ്രൗണ്ടിലേക്ക് ഇറങ്ങുന്ന സമയത്താണ്. സത്യത്തിൽ കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് സ്ഥലമെടുപ്പ് ശരിയാകുമെന്നുള്ള ധാരണയിലാണ് ടെണ്ടർ ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. ഇപ്പോൾ ആ പ്രയാസം ഞങ്ങൾക്കും വിവിധ ഘട്ടങ്ങളിൽ നേരിടേണ്ടിവന്നിട്ടുണ്ട്. ഇതിനെക്കുറിച്ചും കോ-ഓർഡിനേറ്റ് ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടി ഫാസ്റ്റ് ട്രാക്കിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥൻ ശ്രീ. ഗ്യാനേഷ് കുമാറിനെ നിയോഗിച്ചു. അദ്ദേഹത്തിന്റെ കീഴിൽ വളരെ വേഗത്തിലാണ് കാര്യങ്ങൾ മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. ഇപ്പോൾ കേരളത്തിൽ ഏറ്റവും വേഗത്തിൽ ലാൻഡ് എടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന പദ്ധതി ഏതെന്ന് ചോദിച്ചാൽ അത് കെ.എസ്.ടി.പി. ആണ്. റെയിൽവേക്കുവേണ്ടി പത്തിരൂപത് വർഷങ്ങൾ കാത്തിരുന്ന് ലാൻഡ് കിട്ടിയിട്ടില്ല. അങ്കമാലി മുതൽ വാളയാർ വരെയുള്ള നാഷണൽ ഹൈവേയ്ക്ക് ലാൻഡ് ഇപ്പോഴും എടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കെ.എസ്.ടി.പി.-യിലൂടെ കഴിഞ്ഞ 5 വർഷംകൊണ്ട് ഏകദേശം 90 ശതമാനത്തോളം ലാൻഡ് ഫസ്റ്റ് ഫെയ്സിലും 50 ശതമാനത്തോളം ലാൻഡ് സെക്കന്റ് ഫെയ്സിലും എടുക്കാൻ സാധിച്ചു. താരതമ്യേന ഏറ്റവും വേഗത്തിൽ ലാൻഡ് കിട്ടിയിട്ടുള്ള പദ്ധതി ഏതെന്ന് ചോദിച്ചാൽ കെ.എസ്.ടി.പി. ആണെന്ന് പറയാൻ കഴിയും. ഇനിയും വൈകിയിരുന്നുവെങ്കിൽ ഇവിടെ കാണിച്ചിട്ടുള്ള കോസ്റ്റ് അഞ്ചിരട്ടിയെങ്കിലും ആകുമായിരുന്നു. ഇത്രയും കുറയ്ക്കാൻ ഈ ഗവൺമെന്റ് അങ്ങേയറ്റം പരിശ്രമിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. പി. ജെ. ജോയി : സർ, അങ്കമാലി മുതൽ പെരുമ്പാവൂർ വരെയുള്ള കെ.എസ്.ടി.പി.-യുടെ ജോലി എന്നത്തേക്ക് തീർക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ; വളരെ അപകടാവസ്ഥയിലായ കാലടി ശ്രീശങ്കര പാലത്തിന്റെ മെയിന്റനൻസ് നടത്തുന്നതിനും സമാന്തര പാലം ഉണ്ടാക്കുന്നതിനും അടിയന്തിരമായി നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : കാലടി പാലത്തിന്റെ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞു. അങ്കമാലി വരെയുള്ള സെക്ടറിന്റെ പ്രവൃത്തികൾ ഏപ്രിൽ 30-ാം തീയതി പൂർത്തീകരിക്കും.

(ചോദ്യോത്തര സമയം കഴിഞ്ഞു.)

അനുബന്ധം—I

17-2-2006-ലെ നക്ഷത്രചിഹ്നമിട്ട ചോദ്യം നമ്പർ 2 [157]-ന്റെ ഉത്തരം കാണുക

KSTP—PHASE II UPGRADATION WORKS

<i>Package No.</i>	<i>Name of Road</i>	<i>Length (Km.)</i>
KSTP-V A	Kasaragod-Kanhangad and Pilathara-Pappinissery	48.685
KSTP-V B	Thalassery-Valavupara	57.942
KSTP-VI A	Chengannur-Perumbaikadu	40.795
KSTP-VI B	Perumbaikadu-Muvattupuzha	47.783
KSTP-VII A	Punalur-Ranni	51.558
KSTP-VII B	Ranni-Poovarany	43.654
KSTP-VII C	Poovarany-Thodupuzha and Thodupuzha Bypass	36.613
Total		327.03